

# RCM

Mensile di Tecnica e Attualità AutoModellistica



Radio Control Model  
www.rcm-model.it

# 191

Spedizione in A.P. - D.L. 353/2003  
(Conv. in L. 27/02/2004, N° 46) Art. 1, comma 1, DCB (Varese)

## XRAY NT18T

### PROVE

- Cen Matrix Tr Arena
- Serpent 960 FD 07
- Rock Chrome
- Xray NT1
- Xray NT18MT
- Hpi RS4 3 Evo+



### REPORTAGE

- EC "B" 1/10 On - Tolmin (SLO)
- EC "B" 1/8 Off - Sand (DEU)
- 2ª CI Expert "A", CI Senior 1/8 On - Fiorano
- 2ª CI Senior, Expert 1/8 Rally - Caserta
- 3ª CI Senior, Junior 1/8 Off - Pavia
- 2ª CI Senior, Expert 1/5 On - Cremona
- 2ª CI Expert "A" 1/10 On - Padova
- CI Touring RCE - Collegno

960 FD 07



Matrix Tr Arena

RS43 EVO+

Xray NT1



# NT1

di Paolo Foggiato

FALCHI e SERPENTI

## “MALEDIZIONE!”

Ruud non trattenne il suo disappunto immediatamente dopo aver scaricato la posta elettronica.

Alzò lo sguardo dal monitor e, rivolgendolo a Salven che lo guardava interrogativo per quell'insolita reazione, disse: "La X-Ray ha in cantiere una 1/10 a scoppio...!..."

Michael non tradì il suo naturale self control, sollevò le ciglia e sentenziò "...era solo questione di tempo".

Non c'era sorpresa e neanche irritazione nel suo tono.

Da tempo si aspettava che, prima o poi, Hudy avrebbe messo in campo un modello in diretto conflitto con un prodotto dei suoi.

La produzione dei modelli elettrici sembrava aver creato un sottaciuto "patto di non belligeranza" tra X-Ray e Serpent, due marchi da sempre in stretta collaborazione, entrambi distribuiti in Italia dalla Sprint RC.

Questo patto venne in un certo senso violato con l'inserimento nel catalogo X-Ray del modello off-road XB8 prima e della NT18 poi.

La presenza di motori a scoppio a spingere una X-Ray era già un sintomo, un avvertimento, erano ampi giri di falco attorno ad un obiettivo che andava via via avvicinandosi.

Oggi il mercato delle 1/10 è probabilmente quello maggiormente trainante, pertanto questa mossa doveva rientrare nelle aspettative di tutti, senza destare particolari stupori.

Ciò che oggi deve preoccupare la concorrenza è la diabolica tendenza di Hudy a realizzare prodotti dalle qualità funzionali e prestazionali fuori dal comune, è, insomma, la sua ostinata ricerca della perfezione attraverso lo studio dei materiali, delle forme, dell'ergonomia e dell'efficienza, attraverso la razionalità e l'impervia strada della semplicità.

### PRIMI APPROCCI

Apriamo con gestualità quasi liturgiche la confezione della X-Ray NT1. Questa si presenta con un cappuccio ampiamente illustrato da zoom sui dettagli più particolari del modello e protegge la vera e propria scatola, apribile a scrigno e divisa internamente in due settori.

Colpisce immediatamente l'abbondanza del carteggio fornito, che include, oltre alle istruzioni, il fondamentale Set-up Book, alcuni cataloghi dei



X-RAY

## L'attacco

## di Mr. X

MODEL RACING EQUIPMENT  
SERPENT PRO



Un cappuccio ampiamente illustrato evidenzia, oltre al contenuto, alcuni dei dettagli più importanti che caratterizzano la X-Ray NT1. Lateralmente si nota una foto di Mr. Hudy che tiene in braccio la sua creatura con l'orgoglio di un padre.

Decisamente voluminoso il carteggio a corredo della NT1. Oltre alle splendide istruzioni, vari cataloghi dei prodotti X-Ray e Hudy e un dettagliato set-up book.



prodotti X-Ray e Hudy e vari altri moduli, tra i quali uno in particolare che permette di ottenere periodici aggiornamenti e servizi di varia utilità attraverso il sito della Hudy. Le istruzioni sono semplicemente splendide e complete non solo di ogni dettaglio relativo all'assemblaggio ma addirittura vengono riportati alcuni consigli per ottenere il miglior risultato.

In molte fasi, si richiamata l'attenzione del modellista su particolari come il rispetto del verso o del posizionamento.

Tutte le illustrazioni, a colori e realizzate al CAD in prospettiva tecnica, sono affiancate da un puntuale e preciso elenco delle parti necessarie.

## I DIFFERENZIALI

Quelli della NT1 appaiono leggermente sottodimensionati rispetto a quanto siamo abituati. In effetti, il materiale che compone le coppie coniche a satelliti e orbitali (2 + 4) anche ad un occhio non esperto appare subito diverso. La lavorazione è impeccabile. Alla lega si è preferito l'acciaio, consentendo conseguentemente la riduzione degli ingombri.

I vari ingranaggi non presentano alcuno spigolo vivo, né tantomeno bave di stampaggio o forgiatura.

Per fare un esperimento, abbiamo assemblato i due differenziali in modo diverso: uno montando le varie parti semplicemente, l'altro procedendo prima al rodaggio, così come abbiamo già avuto modo di spiegare, ossia riempiendo la cassa con una miscela al 50% di olio motore e 50% di polvere di grafite.

Fissando al mandrino del trapano un bicchierino e facendo lavorare il differenziale a basso numero di giri per due o tre ore, normalmente si dovrebbe ottenere una scorrevolezza del differenziale immediatamente apprezzabile. In questo caso, la differenza è stata talmente minima da mettere in imbarazzo nell'individuare quale dei due fosse quello "trattato".

Il kit prevede il grasso da 60000 per il retrotreno e da 80000 per l'avantreno. In alternativa, è possibile montare, al posto degli ingranaggi, un blocchetto di plastica che blocca il tutto, portandolo a diventare un palo rigido.

Già da questo momento, ci rendiamo conto dell'assoluta necessità di essere forniti di una chiave a brugola da due millimetri di qualità assoluta.

Da sempre utilizziamo gli attrezzi Hudy e, anche in questo caso, l'estrema qualità di questi sarà di un'evidenza lapalissiana.

Un dettaglio essenziale: nelle buste cui fa richiamo la fase di costruzione troverete tutto ciò che serve. Non sarà pertanto necessario, come accade in altri casi, "girovagare" per trovare la minuteria o altro, innescando rischi di smarrimento o confusione dei contenuti.

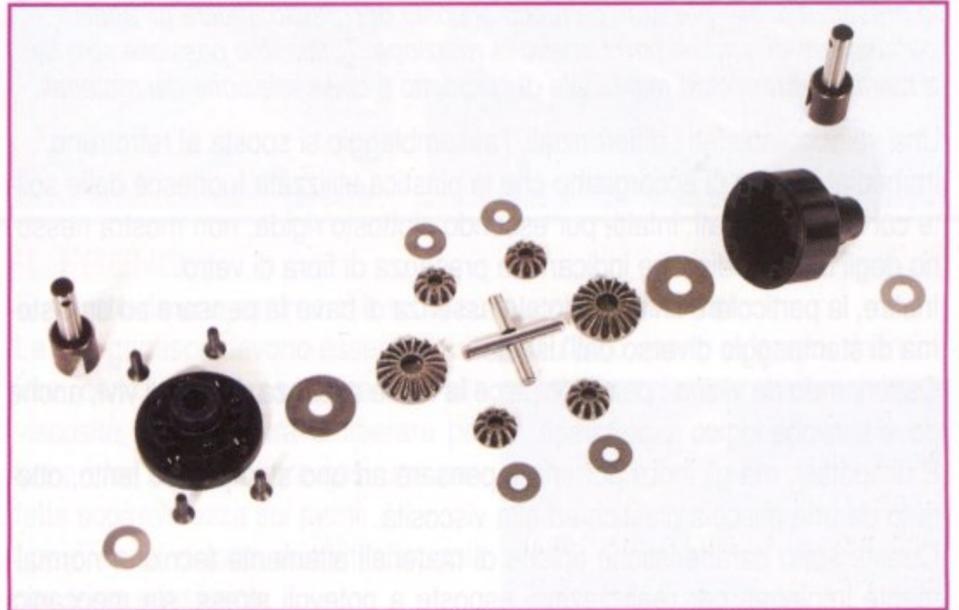


Satelliti e orbitali hanno denti ben arrotondati e levigati. Il gioco è veramente ridotto e ottimizzato per unire il massimo appoggio alla massima scorrevolezza.

Una volta serrate le quattro viti, seguendo la tipica successione "a croce", i differenziali saranno perfettamente sigillati grazie al sottilissimo OR che guarnisce la circonferenza della cassa. Impeccabile la cura nel ricavare sedi per le teste svasate, tale da ottenere una superficie del tutto planare.



Le istruzioni sono dettagliatamente illustrate con immagini in prospettiva tecnica a colori realizzate al CAD. Ogni passaggio inizia con l'esploso del particolare su cui si andrà a lavorare e la busta di pezzi ad esso relativa. Ogni fase è semplificata dalla presenza di avvertimenti e consigli, espressi con ideogrammi, chiaramente spiegati nella "Legenda" iniziale.



I differenziali dalle dimensioni leggermente ridotte, se confrontati a quelli cui siamo abituati. I satelliti e gli orbitali sono in acciaio, così come gli spinotti e i rasamenti. Per i bicchierini, maggiormente esposti a stress meccanici, si è preferito il celebre Spring Steel dal particolare tono violaceo. Attenzione a lubrificare bene il passaggio di questi ultimi con grasso graffittato, così da garantire una rotazione fluida e prevenire la penetrazione di polvere dall'esterno.



Di scatola viene fornito il grasso silconico da 60000 per il retrotreno. Per l'avantreno è possibile scegliere tra il grasso da 80000 e questo cubetto che converte il differenziale in un palo rigido.



## NT1

<b>Marca:</b> X Ray <b>Distributore:</b> Sprint RC <b>Prezzo:</b> Rivolgersi al negoziante	<b>Uso:</b> competizione <b>Tipo e Scala:</b> Touring 1/10 <b>Presentazione:</b> kit montaggio
<b>Telaio:</b> ergal 7075 T5 <b>Motore:</b> non fornito	<b>Trasmissione:</b> a cinghia <b>Propulsione:</b> a scoppio
<b>Diff. e Ant.:</b> 2 satelliti +4 orbitali <b>Diff. Cent.:</b> - <b>Diff. Post.:</b> 2 satelliti +4 orbitali	<b>Sosp. Ant.:</b> triangoli sup. e inf. <b>Sosp. Post.:</b> quadr. inf./tirante sup. <b>Ammortizzatori:</b> -
<b>Pro</b> ☺ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Semplicità di montaggio</li> <li>• Scorrevolezza</li> <li>• Materiali e componenti e realizzazione delle parti impeccabile</li> </ul>	<b>Contro</b> ☹ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ammortizzatori in plastica e obsoleti</li> <li>• Barra posteriore totalmente da rivedere</li> <li>• Trascinatore ruote in plastica</li> </ul>

**Note:** Un prodotto allo stato dell'arte per scelta dei materiali e cura nella realizzazione delle singole parti. Qualche incomprensibile ingenuità, per altro facilmente risolvibile, intacca l'eccellenza di questo prodotto.

## IL RETROTRENO



*Letteralmente impressionante la scorrevolezza dei cuscinetti della X-Ray NT1. A memoria di chi scrive, una sensazione così lampante di assenza di attrito è avvenuta solo in presenza di scorrimento su cuscinio d'aria. In effetti, il ridottissimo diametro delle sfere, rapportato*

*alla dimensione dell'anello esterno, attiva già da solo questo effetto. Vi è inoltre la presenza di olio per armi da fuoco al posto del grasso. Inoltre gli anelli parapolvere di gomma non frenano la rotazione. Tutto ciò è possibile solo se, a monte, c'è una cura maniacale del prodotto e della selezione dei materiali.*

Una volta completati i differenziali, l'assemblaggio si sposta al retrotreno. Immediatamente ci accorgiamo che la plastica utilizzata fuoriesce dalle solite cui siamo abituati: infatti, pur essendo piuttosto rigida, non mostra nessuno degli usuali indizi che indicano la presenza di fibra di vetro.

Inoltre, la particolare finitura e totale assenza di bave fa pensare ad un sistema di stampaggio diverso dall'usuale.

Osservando da vicino i pezzi, colpisce la totale assenza di spigoli vivi, anche dove sarebbe logico aspettarseli.

È un'ipotesi, ma gli indizi portano a pensare ad uno stampaggio lento, ottenuto da una miscela plastica ad alta viscosità.

Queste sono caratteristiche tipiche di materiali altamente tecnici e normalmente impiegati per realizzazioni esposte a notevoli stress, sia meccanici che termici. Ripetiamo: la nostra è un'ipotesi, avvalorata tuttavia non solo dall'esperienza fino ad oggi acquisita nel campo modellistico, ma anche dalla notevole precisione dei singoli pezzi.

Un esempio emblematico: i braccetti inferiori oscillano su perni tenuti in posizione per mezzo di due inserti, annegati da una parte sulle spalle, dall'altra sul tappo posteriore. Conseguenza di questo è che vi sono ben quattro punti il cui allineamento deve essere perfetto perché tale oscillazione sia libera. Abbiamo montato tutto senza intervenire in alcun modo correttivo e il braccetto è risultato totalmente privo di incertezze fin da subito.

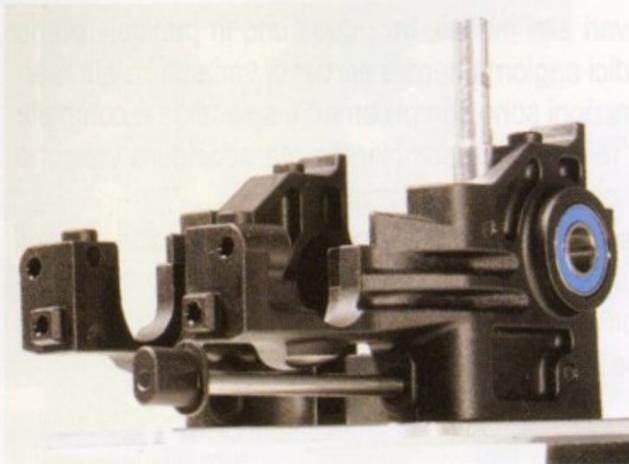
È stata solo la nostra puntigliosità ad imporci di ripulire il perno con lo sgrassatore Philips e lucidarlo con la spugna 3M ma vi garantiamo che, volendolo, potevamo farne a meno.



*Il tappo posteriore della NT1 fuoriesce in modo evidente dal perimetro del telaio. Anche qui, gli inserti di regolazione del punto di rollio si inseriscono ed estraggono con estrema*

*semplicità. La struttura permette questo intervento in tempi rapidissimi. Tenete bene a mente questa considerazione, diventerà un ritornello importantissimo.*

*La struttura base della cellula posteriore è completata e ci fa capire la semplicità e l'immediatezza dei tempi d'intervento per l'assistenza a questo modello.*



*Le plastiche della X-Ray NT1 colpiscono subito per la totale assenza delle striature tipiche della presenza di fibra di vetro per l'irrigidimento. A fronte della ridotta quantità di materiale che compone le spalle, vi sono costolature realizzate con criterio. L'ingegnerizzazione degli spazi e delle parti che*

*compongono la cellula posteriore fanno chiaramente cogliere l'estrema ricerca del posizionamento del differenziale più in basso possibile, coerentemente col baricentro del modello. Gli immancabili inserti per la scelta del punto di rollio sono perfettamente inseribili e, soprattutto, facilmente estraibili.*



*Il braccetto posteriore inferiore ha un aspetto massiccio.*

*Un incrocio diagonale aumenta la già evidente robustezza del pezzo.*

*L'allineamento dei passaggi dei perni è di una perfezione sbalorditiva.*

*Alcuni dettagli delle plastiche della NT1 ci fanno sospettare un particolare (e anomalo in questo settore) sistema di stampaggio delle parti.*



*In questo caso, possiamo trascurare la lucidatura con la spugna abrasiva 3M e solo il nostro zelo ci consiglia di ripulire i perni con lo sgrassatore Philips.*

Gli inserti che regolano il punto di rollio si inseriscono senza la minima difficoltà nelle sedi e la loro estrazione è immensamente semplificata dalla presenza di ampie forature nel retro delle sedi stesse.

Il tappo posteriore va un po' in controtendenza alla moda attuale, con una rastremazione contenuta.

Il puleggione posteriore ruota su cuscinetti la cui posizione varia, grazie a boccole eccentriche, permettendo una regolazione fine della tensione della cinghia.

Due ganasce, fissate da altrettante viti, tengono il tutto saldamente fissato.

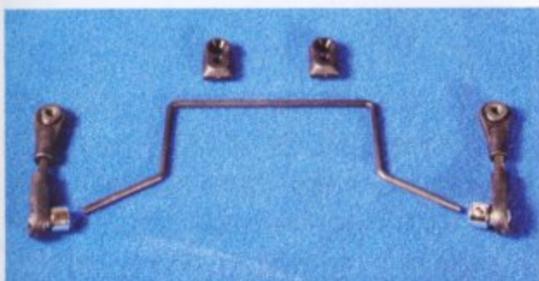
*Inserito il differenziale, si nota subito che l'allineamento con la spalla della puleggia è perfetto. Gli eccentrici che regolano la tensione della cinghia si muovono con facilità. Sinceratevi sulla loro simmetria prima di bloccarli con i cavallotti. A cellula completata, sarà sufficiente svitare sei viti per avere il differenziale in mano.*



Il tappo posteriore e un ponte di irrigidimento, posto superiormente all'albero primario della distribuzione, contribuiscono ad irrigidire la cellula. Una piastra in carbonio, destinata al posizionamento dei tiranti superiori dei fuselli, offre 5 possibili punti di ancoraggio di questi ultimi. Una seconda, più indietro, è deputata all'ancoraggio degli ammortizzatori e delle colonnine della carrozzeria. È fuor di dubbio che anche la presenza di queste piastrine oppone una notevole resistenza alla torsione laterale del sistema. Il montaggio non è per nulla difficoltoso, anzi.

*Una volta montati i cavallotti, il ponte di irrigidimento e le piastrine in carbonio di supporto per gli ammortizzatori e la carrozzeria, la cellula può dirsi completata. I tiranti superiori dei fuselli possono essere ancorati in una delle cinque posizioni alternative, ricavati nella piastrina dell'adeguato spessore di 2,5 mm.*

## LA BARRA ANTIROLLIO POSTERIORE E ANTERIORE



*La barra antirollio posteriore è senz'altro la parte meno curata del modello. Le sedi negli uni-ball e nelle spalle sono surdimensionate, per poter ospitare tondini in acciaio armonico anche molto più spessi di quello fornito di serie. Questo dettaglio rende il tutto*

*piuttosto approssimativo e per nulla allineato all'eccellente standard del modello in esame. Avremmo inoltre preferito dei registri destro/sinistro al posto dei grani che compongono lo stelo dei biellini. Una stonatura che le serie successive devono senz'altro correggere.*

In questo clima di perfezione ed equilibrio, una nota stonata è data dalla barra posteriore. Al posto dei registri destri/sinistri che ci si aspetterebbe, vista la classe del modello, sono previsti due grani che risulteranno poi sottodimensionati, dato che, per raggiungere la misura prevista dalle istruzioni, lo spazio di avvitamento è ridottissimo.

Sostituirli con altri almeno 5 mm più lunghi è d'obbligo per non trovarsi a mal partito dopo un cordolo preso male o una collisione un po' brusca.

In ogni caso, senza i registri dx/sx, la taratura resterà inutilmente complessa e approssimativa. Inoltre, gli uni-ball di giunzione tra barra e biellini hanno un foro così esagerato da rischiare di compromettere la perfetta taratura delle altezze a barra montata.

Come se non bastasse, a tenere in sede la barra sono due grani che, se da una parte facilitano questa registrazione, dall'altra la rendono comunque approssimativa e poco duratura.

Vogliamo credere che questa caduta di stile sia dovuta a "peccati di gioventù" che l'ing. Hudy si premurerà di correggere nelle serie successive.

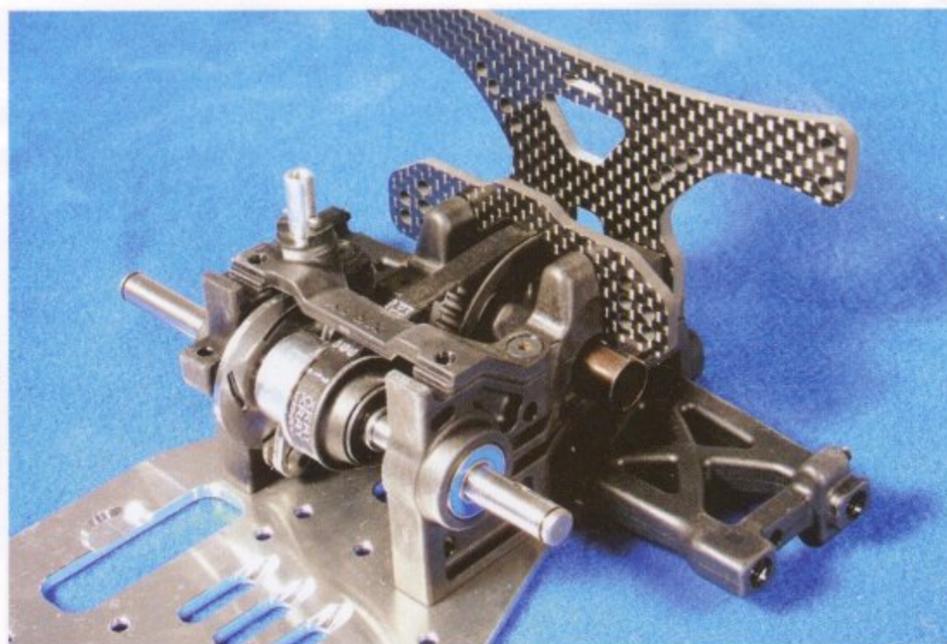
Di tenere ben più allineato alla classe del prodotto la barra anteriore, anche



*Un grano registra e tiene in posizione la barra nell'apposita gola, una soluzione piuttosto artigianale che mal si inserisce nel contesto di una così puntigliosa ingegnerizzazione delle soluzioni adottate.*



*La barra anteriore riscatta la figura non esaltante di quella posteriore. Entrambi i supporti sono regolabili per mezzo della classica camme per l'allineamento. Un grano tiene in posizione la barra, mentre un altro identico registra il down-stop dei braccetti anteriori. In ogni caso, una vera sciccheria è...*



## IL FRENO

È attivato da una camma che ruota su due microcuscinetti.

Le due ganasce devono essere guarnite dal tipico riporto in ferodo, da incollare con colla cianoacrilica ad alta viscosità, avendo cura di liberare per bene i fori e permettere così una perfetta scorrevolezza sui perni.

I perni sono, di fatto, due viti a brugola con testa emisferica.

Al contrario di quanto riportato nelle istruzioni, non devono essere avvitate fino a sbucare dalla parte opposta, ma appena 2 mm prima, così da lasciare lo spazio necessario al disco.

Questo è in acciaio, rettificato da entrambe le parti e con quattro archetti traforati per alleggerirne la massa e aumentarne la capacità di raffreddamento.



*Una volta incollati i riporti di ferodo con Pattex o, meglio, colla cianoacrilica ad alta densità, provvedete ad asportare tutto il materiale che potrebbe pregiudicare una perfetta scorrevolezza delle ganasce sui perni.*



*Il disco del freno è inserito in modo flottante su due spine bloccate, per interferenza, nel trascinatore della puleggia di rimando al differenziale posteriore. Il disco è in acciaio, rettificato da entrambe le parti ed alleggerito da feritoie ad arco, che ne aumentano la capacità radiante per il raffreddamento.*

questa realizzata con il tipico acciaio Hudy. I supporti sono entrambi regolabili tramite una camme e l'inclinazione della barra, facilmente registrabile dal foro esagonale posto esternamente, viene fissata per mezzo di un grano.

Un altro grano regola il downstop, andandosi ad appoggiare contro la spalla. Il gioco tra sfera e bicchierino è perfetto ed il posizionamento longitudinale è immediato, essendo sufficiente allineare esternamente i bracci della barra al supporto in plastica.



*...il foro esagonale, attraverso il quale, con una chiave a brugola da 1,5 mm, potrete regolare semplicemente e rapidamente l'inclinazione della barra. In questa foto, si nota in modo evidente il notevole abbassamento del differenziale.*

## FUSELLI ANTERIORI E POSTERIORI

Sia i fuselli anteriori che quello posteriori della NT1 ricalcano lo schema cui siamo abituati. Letteralmente straordinaria la scorrevolezza degli splendidi cuscinetti a sfere dotati di parapolvere blu, che non frenano in nessun modo gli anelli.

Dall'odore, l'olio utilizzato per lubrificarli ci sembra essere lo stesso che si usa per le armi da fuoco: piuttosto leggero e protettivo.

*Per i fuselli anteriori, valgono le stesse considerazioni fatte relativamente a quelli posteriori.*



*Il fusello posteriore della X-Ray NT1 montato e in pezzi. Nessun accorgimento salvo quello di incollare gli anellini in plastica sui grani in ergal con del Pattex o...*



*... colla cianoacrilica ad alta densità. Per il resto profusione di qualità sia di materiali che realizzativa. Eterni e precisissimi i mozzi in Spring Steel, la lega d'acciaio brevettata da Hudy. Solo il trascingitore esagonale in plastica stona in un equilibrio di elevato prestigio come questo.*

## L'AVANTRENO

Nella NT1 ricalca la struttura del retrotreno, con gli eccentrici per la regolazione della tensione della cinghia tenuti in posizione da un cavallotto superiore. I braccetti sono simmetrici, così da poter essere utilizzati indifferentemente. Inserti sugli alloggiamenti dei perni dei braccetti superiori permettono di regolare il punto di rollio e le classiche spinette consentono la regolazione del caster. Le spalle, pur essendo composte, garantiscono una buona rigidità, anche prese singolarmente, grazie non solo alle costolature ma anche ai prigionieri che tengono in posizione i cavallotti prima che questi vengano bloccati dalle viti.

I fuselli non presentano particolarità che siano degne di nota, se non per la straordinaria scorrevolezza dei cuscinetti, che annulla qualsivoglia sensazione di attrito.

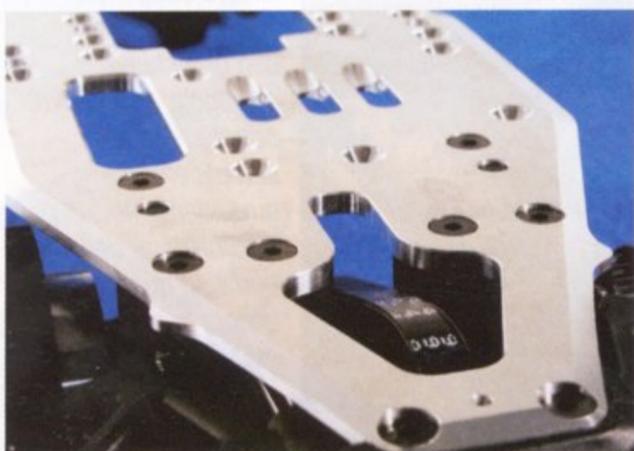
Purtroppo, come al retrotreno, anche all'avantreno troviamo i trascingitori ruota in plastica, che ben poco si addicono ad un modello così prestigioso. Siamo certi che presto saranno disponibili anche quelli in ergal, ma non possiamo non rimanere almeno un po' delusi dall'assenza di questo dettaglio dall'allestimento di serie.

I mozzi anteriori e posteriori sono uguali.

Attenzione: questo particolare, assieme ad altri analoghi, la dice lunga sulla natura di questo modello. È un argomento su cui torneremo.



*In corrispondenza del carter motore, sono state scavate tre feritoie, così che esso possa usufruire di un flusso addizionale di raffreddamento. Una profonda fresatura sul telaio fa spazio alla campana della frizione.*



*Il telaio della X-Ray NT1 è realizzato in ergal 7075-T5, ossia quanto di meglio si possa utilizzare per questo scopo. Per chi non avesse letto il nostro articolo in merito alle leghe, ricordiamo che la classe 7000 (di cui fa parte anche l'Ergal 7075) si distingue per la notevole leggerezza e facilità di lavorazione. Oltre alla presenza di Zinco e magnesio, è la tempratura che aumenta la robustezza; la "T" di T5 individua proprio questo trattamento.*



*La cellula anteriore con i cavallotti che permettono di regolare la tensione della cinghia. La posizione indicata come "standard" nelle istruzioni è perfetta. Anche qui, come al retrotreno, un aspetto dei braccetti decisamente "massiccio", soprattutto se confrontato all'apparente "gracilità" delle spalle.*

Le cinghie sono realizzate specificatamente per la X-Ray: oltre alla grintosa presenza della marchiatura, notiamo che sono particolarmente rigide. Tale rigidità, più che per l'intelaiatura in kevlar interna, è data dal riporto protettivo esterno che offre una lucentezza quasi plastica.

Il banchino di rinvio ha la classica struttura a sandwich puleggia-cuscinetto-puleggia-cuscinetto. Si fissa al telaio con quattro viti e viene tenuto compatto da due serger.

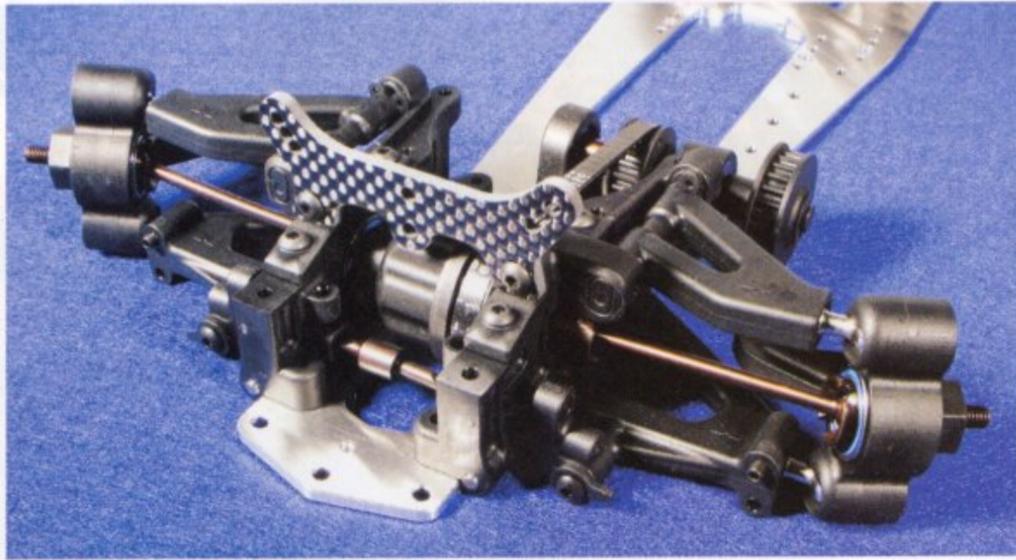


*Gli steli dei semiassi della X-Ray sono realizzati direttamente dalla Hudy, mentre le spine sono di normale reperibilità.*



*La presenza di questi due "prigionieri", oltre a fissare con precisione la posizione del cavallotto, collabora ad aumentare la rigidità del sistema. Per estrarre il differenziale anteriore, è sufficiente rimuovere solo quattro viti!*

Le pulegge sono realizzate con la stessa plastica utilizzata in tutta la macchina e, di scatola, vengono offerte due opzioni alternative di dentatura, per adattare la trazione al tipo di fondo su cui correremo.



*L'avantreno è completo. I movimenti delle sospensioni e dei fuselli sono liberi e fluidi. Il posizionamento dei bracci della barra anteriore è corretto.*



*Il banchino di rinvio delle pulegge ha una configurazione del tutto usuale ed integra l'alloggiamento della vite di ritenzione anteriore del supporto batterie.*

## IL CAMBIO

Com'è immaginabile, il cambio è dotato di ganasce centrifughe. Questa è la soluzione universalmente adottata per i modelli di elevate prestazioni, fornendo una cambiata dolce e priva di stratonni. Le ganasce opposte abbracciano una camme, fermata all'albero attraverso una spina di acciaio temperato. Il regime di cambiata è dettato dalle due classiche molle registrabili con altrettante viti, cui si accede dal foro ricavato sulla campana in ergal. Su questa, per mezzo di tre viti, viene ancorato l'ingranaggio della prima. Lo stesso sistema assicura la corona della seconda alla propria flangia. La regolazione della distanza delle ganasce dalla campana avviene per mezzo di grani, che spingono i cilindretti in battuta sulla camme centrale di cui abbiamo detto.



*Flangia e campana: sembrano due componenti della banda dei "Soliti Ignoti". Scherzi a parte, la musica non cambia: Ergal 7075 T5 svizzero e cuscinetti di altissima qualità tedeschi. Non si è badato a spese e, sfruttando a fondo l'apertura delle frontiere, Hudy ha selezionato quanto di meglio potesse offrire il mercato per inserirsi*

*nell'agguerrito mondo delle 1/10 da competizione. Tre viti ancorano saldamente le corone ai rispettivi supporti. Apprezzabile l'adeguato dimensionamento del foro per la regolazione e la rotazione della campana libera fin da subito.*



*La meccanica del cambio non ha nulla di nuovo rispetto a quanto abbiamo già visto smontato... molto rispetto a quanto visto montato in altre marche. Una volta assemblate*

*le varie parti e completato il cambio, tutti i movimenti risultano così limpidi e scorrevoli che si è portati a pensare di aver scordato qualcosa. Volete proprio metterci le mani? Potete "pelare" leggermente gli spigoli delle ganasce con un cutter, ma sia chiaro che riteniamo l'operazione superflua.*

## TIRIAMO LE SOMME

Cosa ci ha colpito fino ad ora della X-Ray NT1? Sicuramente la semplicità, al punto tale che, appena aperta la scatola, ci siamo chiesti se dentro ci fosse tutta la macchina o solo parte di questa. In realtà c'è tutto... tutto quello che serve e nulla più. Esattamente quello che ci deve essere per fare una macchina da corsa: nulla più di ciò che è necessario ma quello che è necessario dev'essere di qualità impeccabile, lo stato dell'arte della progettazione unito ad una scelta di materiali e capacità realizzativa scevri da compromessi. Ecco cos'è la NT1: messi da parte gli inutili surdimensionamenti, le soluzioni mirabolanti e i funambulismi tecnici, si è preferito calcare i sentieri dell'essenziale, del misurato, anche a rischio di scivolare nel banale e nello scontato. Il risultato? Una macchina pulita, lineare ed estremamente precisa nella

## ULTIMI DETTAGLI

Terminiamo questa fase di montaggio con l'assemblaggio di alcuni dettagli. Il salvaservo non si distingue da molti altri che abbiamo visto fino ad oggi. Una ghiera in ergal regola il precarico della molla che tiene in posizione i due pezzi principali. Due inserti installabili in posizioni invertibili fanno sì che l'angolo di Ackermann possa essere selezionato tra quattro alternativi. Su uno dei supporti posteriori della piastra radio, viene montato il tendicinghia, regolabile mediante una squadretta che compie un movimento ad arco. In questo passaggio, abbiamo voluto bloccare la vite di registrazione su un trapano, per asportare, con una limetta a sezione quadra, una parte del filetto e sagomare lo spigolo interno alla testa della vite. Questo piccolo intervento ha permesso un movimento libero della squadretta.



*Semplicissimo, e per questo affidabile, il tendicinghia laterale della X-Ray NT1; sarà sufficiente...*

*...limare la filettatura in prossimità della testa, abbassandola, per ottenere un'oscillazione libera e di semplice registrazione.*



*Comodissimi i due inserti, che permettono ben quattro possibili angoli di Ackermann. Per il resto, il salvaservo della NT1 è molto semplice e del tutto simile per struttura a vari altri già visti.*

compatibilità delle sue parti. I pochissimi accorgimenti per il miglior montaggio abbreviano i tempi per la messa in opera di questo modello e tranquillizzano in merito ai dubbi sul proprio operato. Vedremo nel prossimo numero le ultime fasi per il completamento del montaggio e la prova in pista di questa NT1 che, per il mistero che la circondava prima della presentazione ufficiale a Norimberga, tante attese ha creato nei cuori degli appassionati.

**SUGGERIMENTI E CONSIGLI**

• Munitevi di un cacciavite a brugola da 2mm Hudy o, meglio, due: uno normale e uno a sfera. La totale presenza di viti di questa misura rende necessario l'uso di un attrezzo di qualità assoluta ed indiscutibile.

• Non filettate nessun foro. Ogni vite dovrà essere avvitata lentamente, così da non scaldare il materiale plastico.

• Dotatevi di una buona scorta di viti a brugola, con testa svasata di colore nero lunghe 10/12 mm, poiché quelle fornite sono incomprensibilmente più corte di quanto indicato (*NDR: plausibilmente si tratta di un errore dettato dall'enorme richiesta, in ogni caso il costo ha un'entità trascurabile*).

• Gli uni-ball dei tiranti dei fuselli posteriori sono un po' fragili. Piuttosto che serrare con forza le viti, è preferibile usare del frenafilietti medio (quello blu).

• Il livello consigliato per il riempimento dei differenziali non è casuale: seguite scrupolosamente l'indicazione delle istruzioni.

• Una volta incollati i ferodi alle ganasce, ripulite e svasate i fori, così da garantirne il movimento libero.

• I perni delle sospensioni vanno solo puliti con uno sgrassante tipo Philips o simile non oleoso.

• Chiudete le viti su cui flottano disco del freno e ganasce solo una volta che il montaggio sia completato.

Il riferimento delle istruzioni non deve essere seguito.

• Nel montaggio della camme del freno, è facile scordare il cuscinetto inferiore. Fate attenzione!

• I grani dei tiranti della barra posteriore forniti di serie sono troppo corti. Procuratevi di più lunghi o, meglio, acquistate una coppia di registri destri/sinistri.

• Gli anelli plastici che vanno ad incastrarsi sui grani dei fuselli non stanno in sede. Vale la pena di incollarli con del Pattex o colla cianoacrilica ad alta viscosità.

• Le ganasce del cambio sono perfette. Se volete, potete leggermente stordare gli spigoli "pelandoli" con un cutter.

• Fate molta attenzione in fase di serraggio dei cavallotti che chiudono superiormente le spalle.

Un piccolo movimento potrebbe spostare gli eccentrici, variando la tensione delle cinghie e l'allineamento degli assi.

• Con una lima quadra, asportate parte del filetto dalla vite che registra il tendicinghia. In questo modo, avrete una taratura più semplice e precisa.

**XRAY**



**SPRINT**  
RC  
MODEL RACING EQUIPMENT

La NT1 alla fine di questa fase di montaggio offre già una chiara immagine di sé.

**PLANET RACING**  
THE PUSHER OF RC MODELS  
[WWW.PLANETRACING.IT](http://WWW.PLANETRACING.IT)

DISTRIBUTORI PER L'ITALIA:

**RC SCREWS** **TEAM INTEGY**  
TECHNOLOGIES, INC.  
**JCONCEPTS**

Via Dante, 13  
Castelnuovo Scivria (AL)  
Tel + Fax 0131 823134  
[info@planettracing.it](mailto:info@planettracing.it)

RIVENDITORE: **XRAY**  
**KYOSHO** **HUDY**  
**TRAXXAS** **ORION**  
**FALCON** **SIRIO**  
**VENUS** **NOVAROSS**  
e tanti, tanti altri ancora...

PROFESSIONISTI

SIMPLY PLANET RACING

DEL MODELLISMO, AMANTI DEL TUNING, ESAGERATI NELLE COMPETIZIONI....